

## EVOCÇÃO DO CENTENÁRIO DO REGICÍDIO

**1 DE FEVEREIRO DE 1908 – 1 DE FEVEREIRO DE 2008**

### FUNDAÇÃO MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO

A Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado foi criada pelo Decreto-lei nº 38/2005, trata-se de uma pessoa colectiva, de direito privado, com duração indeterminada, tendo sido reconhecida de utilidade pública, para efeitos do disposto no Decreto-lei nº 460/77 de 7 de Novembro. A FMNF é herdeira e continuadora das acções que, na área da museologia ferroviária, a REFER e, sobretudo, a CP têm vindo a desenvolver, esta última há várias décadas. A FMNF tem por fim o estudo, a conservação, valorização e a promoção do património histórico, cultural e tecnológico ferroviário português e por objectivo específico a instalação e a gestão do Museu Nacional Ferroviário, no Entroncamento bem como a gestão dos vários núcleos museológicos já existentes (Arco de Baulhe; Bragança; Valença; Chaves; Lousado; Macinhata do Vouga; Santarém; Estremoz; Lagos) e integrantes do museu, como é o caso do Núcleo Museológico de Santarém.

À data, os seus principais objectivos operacionais consistem na construção e dinamização do Museu Nacional Ferroviário Central, no Entroncamento, dinamização e requalificação dos nove núcleos museológicos e inventariação, tratamento, recuperação e garantia de acesso público à colecção museológica e de arquivo ferroviário nacional.

A Fundação Museu Nacional Ferroviário junta-se à Aliança Internacional Portuguesa Monárquica nas comemorações do Centenário do Regicídio de 1 de Fevereiro de 1908, abrindo ao público o Núcleo Museológico Ferroviário de Santarém, nos dias 1, 2 e 3 de Fevereiro, das 10h às 17h, com entrada gratuita. Por motivos de conservação, a visita ao interior das Carruagens será condicionada ao número de 10 pessoas por hora.



NÚCLEO MUSEOLÓGICO DE SANTARÉM

O Núcleo Museológico de Santarém encontra-se instalado numa antiga Cocheira de Carruagens, na Estação Ferroviária de Santarém.

Foi inaugurado a 5 de Outubro de 1979 por ocasião da realização em Portugal do Congresso da Associação Internacional dos Museus de Transportes.

Neste Núcleo pode conhecer-se um pouco da história dos Caminhos de Ferro Portugueses, bem como apreciar algumas locomotivas a vapor e outros instrumentos da via férrea.

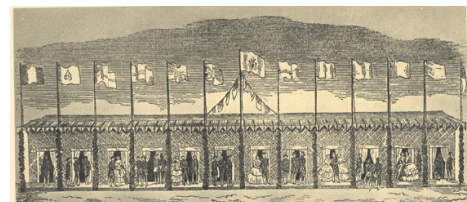
Aqui podem ser visitadas as Carruagens Reais, Salão D. Maria Pia e Carruagem do Príncipe, puxadas pela Locomotiva D. Luiz nº1. Transporte frequentemente utilizado pela Família Real nas suas viagens a Vila Viçosa.

### Os Caminhos de Ferro em Portugal

A construção dos Caminhos de Ferro resultou de uma política governamental de desenvolvimento da rede de transportes, essencial à expansão económica do país no século XIX, a par da construção de estradas, pontes e portos.

Em 1844 Costa Cabral funda a Companhia das Obras Públicas de Portugal, à qual foi concedida a construção da linha-férrea que ligava Lisboa a Espanha, mas a companhia não vingou.

Foi Fontes Pereira de Melo, o 1º ministro Português de Obras Públicas, que durante o reinado de D. Maria II, com capitais e conhecimentos estrangeiros, implementou a rede ferroviária nacional.



Os trabalhos iniciaram-se em 1853 e logo em 28 de Outubro de 1856 era solene e festivamente inaugurado, pelo rei D. Pedro V, o 1º troço entre Lisboa e o Carregado.

Grande parte da expansão dos Caminhos de Ferro foi inaugurada pelo rei D. Luís I, que subiu ao trono por morte inesperada de seu irmão D. Pedro V.



D. Luís.

D. Luís foi obrigado a deixar de lado a sua vocação para a Marinha e as Artes, sendo chamado a governar em 1861. Naturalmente, e para manter a linha sucessória, procurou noiva entre a monarquia europeia.

Casou com D. Maria Pia de Sabóia filha do rei de Itália, Victor Emanuel. D. 15 anos quando veio para Portugal



(Maria da Piedade), Maria Pia tinha apenas conhecer e casar com

Como prenda - [Salão D.](#) sedas e habitual.



de casamento do seu pai, recebeu esta carruagem [Maria Pia \(1858\)](#), requintadamente decorada, com capitonés, obedecendo ao que lhe era costume e

Este casal foi morar para o Real Paço da Ajuda, aconselhado pelo povo de Lisboa, que temia mais mortes inesperadas no antigo Paço das Necessidades. Palácio que foi cuidadosamente redecorado por D. Maria Pia, pois era um local frio, faltava-lhe conforto e aconchego.



Tiveram dois filhos, D. Carlos (futuro rei) e D. Afonso (O arreda). A carruagem que se segue foi oferecida por D. Maria Pia a D. Carlos quando completou 14 anos - [Salão do Príncipe 53001 \(1877\)](#). Estas carruagens são puxadas pela [Locomotiva D. Luiz \(1862\)](#), locomotiva a vapor.

Sigamos até à sala de espera...

Este é o mobiliário que se encontrava na Sala de Espera Real do Barreiro, local fortemente marcado pela presença de D. Carlos quando, dia 1 de Fevereiro de 1908, sentado a esta mesa foi aconselhado a não regressar a Lisboa, pois intensificava-se a agitação contra a monarquia e contra o rei. Mas D. Carlos não deu ouvidos e seguiu para Lisboa, à chegada tomou a carruagem Landau. (Pertencente ao Núcleo de Vila Viçosa do Museu Nacional dos Coches). Esta viatura transportava a Família Real com a capota aberta, no trajecto Cais do Sodré - Palácio das Necessidades, quando um atentado, preparado por republicanos que actuaram individualmente, acabou por matar o Rei D. Carlos I e o herdeiro Príncipe D. Luís Filipe, ferindo ainda D. Manuel, futuro D. Manuel I, último rei de Portugal.



Veja a secção prática dos Caminhos de Ferro, aí pode conhecer algumas peças essenciais à Ferrovia...

O escritório do Chefe de Estação onde encontramos bandeiras de sinalização, para uso diurno e lanternas para uso nocturno; telefones para comunicação entre estações; telegrafo, para quando as comunicações telefónicas não funcionavam; armário bilheteira e marcador de bilhetes. Aí perto veja-se um antigo porta horários, que existia em todas as estações e uma máquina de impressão, a pressão, inglesa. No armário encontramos outro tipo de telefones; material de fardamento; etc. de seguida repare-se no placar com a informação sobre o tipo de profissões e fardas que existiam nos Caminhos de Ferro.

Avancemos para a via... À esquerda encontramos quadriciclos a pedal, a motor, a pés e mãos e um [Dresine de inspecção DI 10 \(1927\)](#). Veículos utilizados na inspecção das condições da via.

À direita um carro americano e ferramentas utilizadas na manutenção da via e uma [Locomotiva E 103 \(1907\)](#) a vapor de via estreita. Depois uma pequena [Locomotiva Pejão \(1919\)](#), locomotiva de via mineira, utilizada nas minas.

À frente desta podemos observar os três tipos de bitola (medida entre os carris) existente em Portugal: a bitola mineira, para locomotivas de minas; a bitola estreita, utilizada no Norte de Portugal, em caminhos mais estreitos e tortuosos; a bitola larga, mais comum. Esta medida era garantida pela Geja, ferramenta em ferro que estabelecia estas medidas standardizadas.

Observe-se, por fim, uma locomotiva a vapor, [Locomotiva 553 \(1924\)](#), de fabrico alemão.



Para terminar, uma fotografia do Eng<sup>o</sup> Armando Ginestal Machado, pessoa a quem devemos a existência dos núcleos museológicos dos caminhos de ferro, existentes por todo o país!

